

Jochen Gieck

## Mobilität in Stuttgart

### Ergebnisse der Bürgerumfrage 2005

Als Geburtsstadt des Automobils ist Stuttgart weltweit bekannt. Die Automobilhersteller DaimlerChrysler und Porsche, aber auch eine Vielzahl von Zulieferbetrieben wie Bosch, Behr, Dürr oder Mahle prägen das Bild der Stadt und tragen wesentlich zum prosperierenden Wirtschaftsstandort und zum Image Stuttgarts bei. Doch im Gegensatz zur wirtschaftlichen Situation steht der motorisierte Individualverkehr mittlerweile auch für Luftverschmutzung, Lärm, Flächenverbrauch und Stau. So überrascht es nicht, dass aus Sicht der Bevölkerung - wie die Ergebnisse der Stuttgarter Bürgerumfragen zeigen - die Folgen des motorisierten Individualverkehrs zu den größten Problemen gezählt werden.

*Besondere topographische Situation Stuttgarts bedingt Verkehrsprobleme*

Aufgrund der hohen Siedlungsdichte in Stuttgart, aber auch wegen der besonderen topografischen Situation der in einem Talkessel liegenden Innenstadt war und ist eine einfache Lösung der Verkehrsproblematik nicht möglich. Eine - wie in anderen Städten - mit einem konzentrischen Siedlungswachstum verbundene ringförmige Verkehrserschließung konnte im Rahmen des Wiederaufbaus nach dem Krieg nicht realisiert werden. So war mit dem Ausbau Stuttgarts zur autogerechten Stadt eine geradlinige Zerschneidung der Innenstadt durch Verkehrsachsen wie der Hauptstätter Straße/Konrad-Adenauer-Straße (B 14) und der Theodor-Heuss-Straße/Friedrichstraße (B 27) verbunden. Auch durch den zwischenzeitlichen Bau von verschiedenen Tunneln (Heslacher Tunnel, Feuerbacher Tunnel usw.) für den motorisierten Individualverkehr konnte das in seiner Grundstruktur auf die Innenstadt gerichtete Verkehrsnetz bislang nicht wesentlich verändert werden.

*Seit 1970er-Jahre Ausbau des ÖPNV als Alternative*

Durch den gezielten Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs seit Mitte der 1970er-Jahre als Alternative zum motorisierten Individualverkehr wurde ein Verkehrskollaps verhindert. Mittlerweile stehen mit dem 177 km langen S-Bahn-Netz und dem 207 km langen Stadtbahnnetz zwei leistungsfähige Transportsysteme für den öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung, die weiter ausgebaut werden. Die Diversifizierung der Verkehrsströme soll zukünftig weiter verbessert werden, indem verstärkt das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel genutzt werden kann.

*10-Punkte-Plan soll Fahrradverkehr fördern und langfristig zu einem 20-%igen Anteil des Radverkehrs führen*

Nicht zuletzt wegen der besonderen topografischen Bedingungen hat die Landeshauptstadt bislang nicht den Ruf einer Radfahrerhochburg. Um dies zu ändern, wurde von Oberbürgermeister Dr. Schuster ein 10-Punkte-Maßnahmen-Katalog zur Förderung des Fahrradverkehrs beschlossen. Das ehrgeizige Ziel ist die Steigerung des Radverkehrsanteils von momentan sieben auf zwölf Prozent und mittel- bis langfristig auf 20 Prozent, um gleichzeitig auch das Ziel der baden-württembergischen Landesregierung (Fahrradkonzept Baden-Württemberg) zu erreichen.

Mit den in Stuttgart seit 1995 im regelmäßigen Abstand von zwei Jahren durchgeführten Bürgerumfragen werden die Meinungen der Bürger zu wichtigen kommunalpolitischen Themenstellungen erfragt. Diese sind u.a. in den Fragen nach den größten Problemen, der Zufriedenheit mit einzelnen Lebensbereichen und den Ausgaben des städtischen Haushalts zusammengefasst. Zusätzlich zu diesen Standardindikatoren wurden im Rahmen der Bürgerumfrage 2005 verschiedene Aspekte zur Stuttgarter Verkehrssituation abgefragt. Dabei standen die Verkehrsmittelwahl der

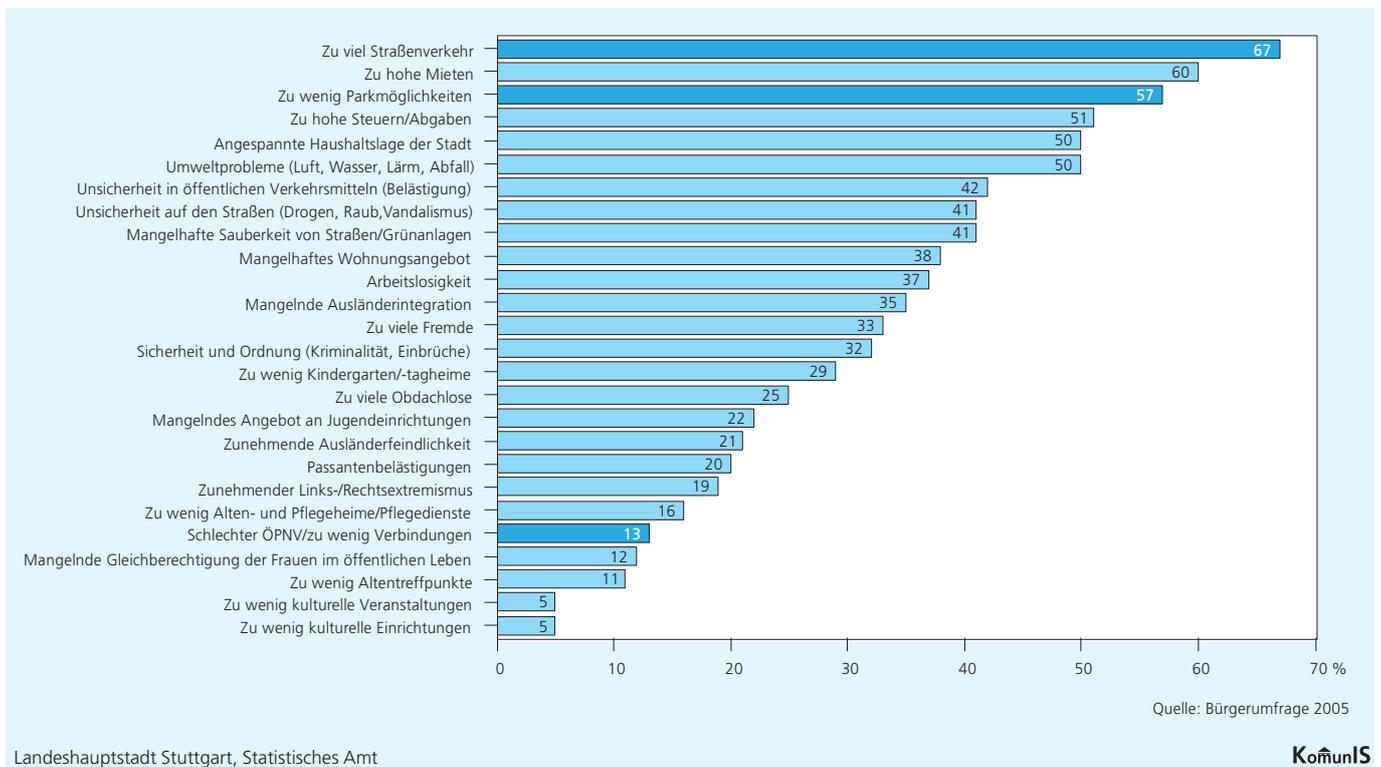
Bürgerinnen und Bürger, die Nutzungshäufigkeit von verschiedenen Verkehrsmitteln sowie Einschätzungen zur „Situation für Fahrradfahrer“ im Fokus. Dabei wurde auch gefragt, ob für den „Ausbau des Fahrradwegenetzes“ zukünftig mehr oder weniger Geld ausgegeben werden sollte.

### Größte Probleme Stuttgarts

„Zu viel Straßenverkehr“ ist 2005 Problem Nr. 1, ...

Wie bereits angedeutet, beurteilen die Bürger sowohl die Verkehrsbelastung als auch die örtliche Parkplatzsituation kritisch. Diese beiden Themenfelder werden als das größte bzw. das drittgrößte Problem in Stuttgart betrachtet. Der öffentliche Personennahverkehr wird indessen nur von einer Minderheit der Befragten (13 %) als problematisch angesehen und rangiert aktuell auf Platz 22 der 26 Probleme umfassenden Skala (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Größte Probleme in Stuttgart 2005



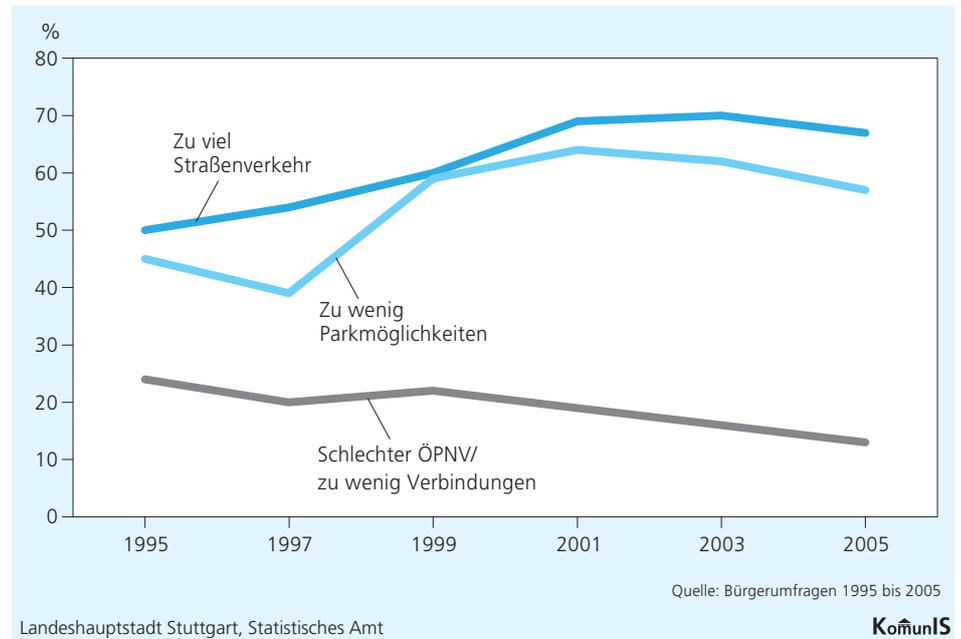
14

... 1995 noch auf Rang 6

Bei der Betrachtung einzelner verkehrsbezogener Probleme im Zeitverlauf der bisherigen sechs Bürgerumfragen seit 1995 sind folgende Entwicklungen erkennbar. Im Jahr 1995 empfanden 50 Prozent der Befragten den Straßenverkehr als zu stark, 45 Prozent der Befragten bewerteten die Parkplatzsituation kritisch. Seither ist ein deutlicher Anstieg auf aktuell 67 Prozent bzw. 57 Prozent der Befragten zu verzeichnen. Der leichte Rückgang um drei bzw. fünf Prozentpunkte innerhalb der letzten zwei Jahre ist in erster Linie begründet durch den insgesamt geringeren Problemdruck aus Sicht der Bürger (vgl. Abbildung 2). Während 2003 noch durchschnittlich neun Problemnennungen je Befragten zu verzeichnen waren, wurden in diesem Jahr noch acht Probleme genannt. Allerdings darf diese leichte Abnahme nicht darüber hinwegtäuschen, dass im Vergleich zu 1995 noch immer deutlich mehr Befragte die hohe Verkehrsbelastung und gleichzeitig auch fehlende Parkplätze bemängeln. Dies belegen auch die Rangplätze für beide Probleme. Vor zehn Jahren lag der als zu stark empfundene Straßenverkehr nur auf Platz 6, die Parkplatzsituation sogar nur auf Rang 10 der Problemliste. Seit 1999 sind jedoch beide Themen

ununterbrochen in den „Top 3“ der größten Probleme vertreten. Daher kann in den letzten sechs Jahren von einer Stagnation auf hohem Niveau bei den durch den motorisierten Individualverkehr verursachten Problemen gesprochen werden. Die hohe Relevanz dieser Probleme für die Bürger zeigt nicht zuletzt auch die diesjährige Feinstaubdiskussion, die sich in der Beurteilung der Umweltprobleme (+ 11 %-Pkte) widerspiegelt.

Abbildung 2: Größte Probleme in Stuttgart 1995 bis 2005



Der öffentliche Nahverkehr wird zunehmend besser beurteilt

Beim öffentlichen Nahverkehr hingegen scheinen die Investitionen des letzten Jahrzehnts zu einer zunehmend positiveren Beurteilung aus Sicht der Bürger beizutragen. Seit 1995 ist mit Ausnahme des Jahres 1999 eine kontinuierliche Abnahme der Problemnennungen zu verzeichnen. Mittlerweile sind nur noch 13 Prozent der Bürger unzufrieden mit dem ÖPNV. Vor zehn Jahren beurteilten noch nahezu ein Viertel der Bürger (24 %) den Stuttgarter Nahverkehr kritisch.

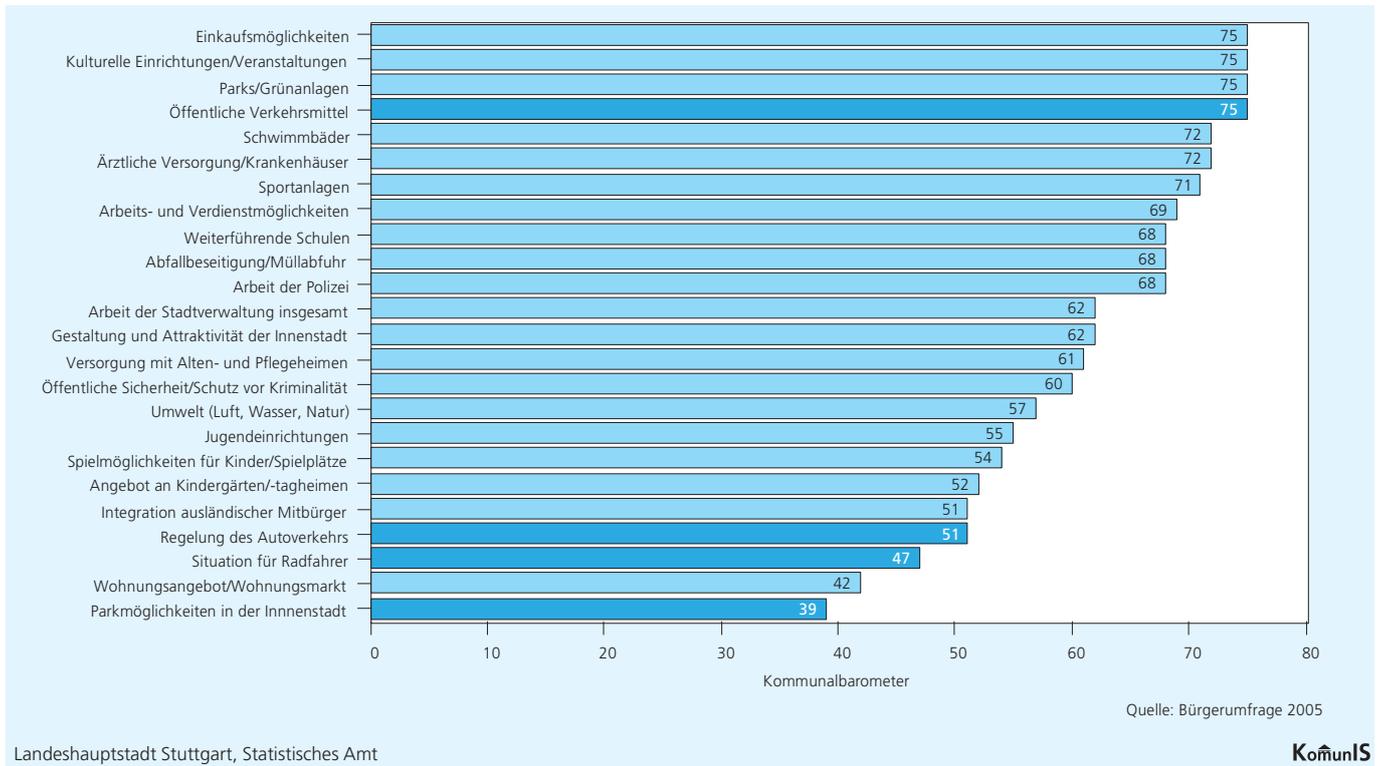
### Zufriedenheit mit Lebensbereichen in Stuttgart

Ein in sich schlüssiges Bild ergibt der Vergleich zwischen den größten Problemen und der Zufriedenheit mit einzelnen Lebensbereichen in Stuttgart. Themenbereiche, die - aus Sicht der Bürger - wenig problematisch sind, erzielen hier hohe Zufriedenheitswerte. Umgekehrt beurteilen die Stuttgarter Lebensbereiche besonders kritisch, wenn diese bei den größten Problemen an vorderer Stelle zu finden sind.

Bürger sind unzufrieden mit der Parkraumsituation in der Innenstadt und der Situation für Radfahrer

Dementsprechend ist die Zufriedenheit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (75 Punkte auf der Kommunalbarometerskala) besonders hoch, während alle Themenbereiche des Individualverkehrs mit Kommunalbarometerwerten von weniger als 51 unterdurchschnittlich abschneiden. Besonders offensichtlich ist die Unzufriedenheit mit der Parkraumsituation in der Innenstadt, die in der Zufriedenheitsskala mit 39 Punkten den letzten Rang belegt. Aber auch die Kategorien „Situation für Radfahrer“ (47 Punkte) und „Regelung des Autoverkehrs“ (51 Punkte) werden kritisch gesehen (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Zufriedenheit mit Lebensbereichen in Stuttgart 2005



### Städtischer Haushalt

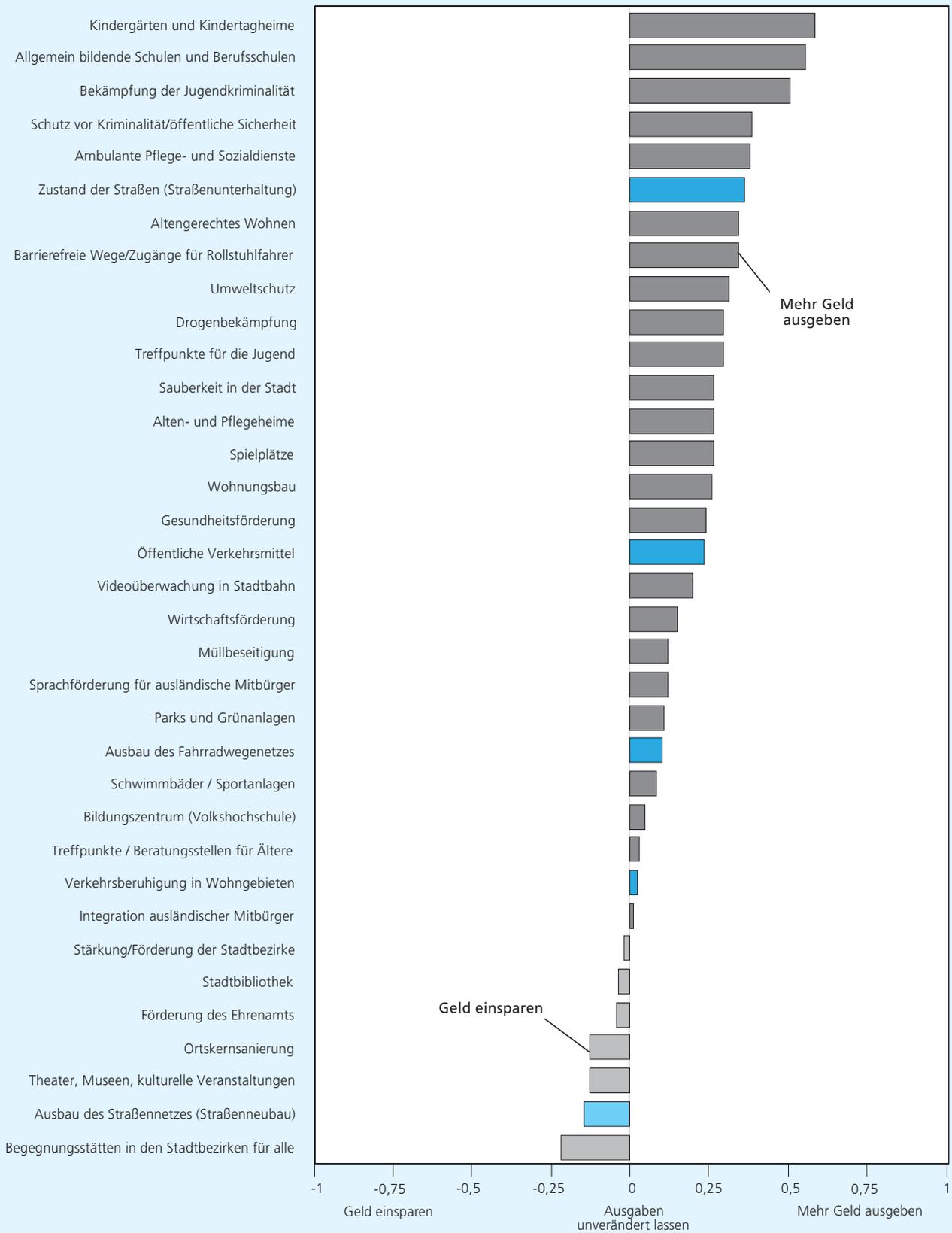
Wenn die Stuttgarter Bürger die Möglichkeiten hätten, frei über den städtischen Haushalt zu verfügen, würden sie sich insgesamt gesehen für Mehrausgaben aussprechen. Dennoch gibt es auch mehrere Bereiche, die aus Bürgersicht dem Rotstift zum Opfer fallen würden. So zeigt sich durch diese Fragestellung indirekt, welche Bereiche von den Bürgern als wichtig erachtet werden bzw. wo eventuell Probleme vorliegen, die durch eine gezielte Aufstockung des Etats gelöst werden sollen.

*Bürger würden mehr Geld für den Erhalt der Straßen ausgeben*

Interessante Erkenntnisse ergeben sich dabei für den Themenkomplex Verkehr (vgl. Abbildung 4): Für den Erhalt der bestehenden Straßen („Straßenunterhaltung“) würde nahezu jeder zweite Bürger (45 %) mehr Geld ausgeben. Dies entspricht, mit einer Steigerung von sechs Prozentpunkten gegenüber 2003, dem langjährigen Trend seit 1995, der inzwischen zu einer umgekehrten Einstellung der Bürger geführt hat. Damals sprachen sich nur 22 Prozent der Befragten für erhöhte Ausgaben aus. Und immerhin 32 Prozent sahen vor zehn Jahren bei der Straßenunterhaltung noch Einsparmöglichkeiten. Bei der diesjährigen Bürgerumfrage waren dagegen „die Sparrer“ mit nur noch neun Prozent deutlich in der Minderheit. So wird indirekt belegt, dass sich die Einsparungen in den Budgets zum Erhalt von Straßen durchaus auf die Qualität der Straßen ausgewirkt haben. Ebenfalls recht eindeutig sprechen sich die Befragten für höhere Ausgaben zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel aus. So halten 29 Prozent Mehrausgaben gerechtfertigt und demgegenüber sehen lediglich sechs Prozent der Bürger hier Einsparpotential.

Auch beim Ausbau des Fahrradwegenetzes plädieren deutlich mehr Befragte für Mehrausgaben (37 %) als für Einsparungen (26 %). Weitere 37 Prozent der Befragten sind der Meinung, dass die Ausgaben unverändert bleiben sollen. Das Ziel der Stadt Stuttgart die Situation für Fahrradfahrer allgemein zu verbessern, wird also von mehr Befragten befürwortet als abgelehnt.

Abbildung 4: Ausgabeprioritäten in Stuttgart 2005



Durchschnittlicher Wert auf einer Skala von -1 bis +1. Dabei bezeichnet -1 Geld einsparen, 0 Ausgaben unverändert lassen und 1 mehr Geld ausgeben

Quelle: Bürgerumfrage 2005

Ein relativ uneinheitliches Meinungsbild herrscht beim Thema Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten vor. Die Gruppen der „Ausgabefreudigen“ (26 %) und der „Sparer“ (23 %) sind etwa gleich groß, so dass keine eindeutige Präferenz in der Bevölkerung erkennbar wird.

*Beim Straßenneubau sprechen sich die Bürger für Einsparungen aus*

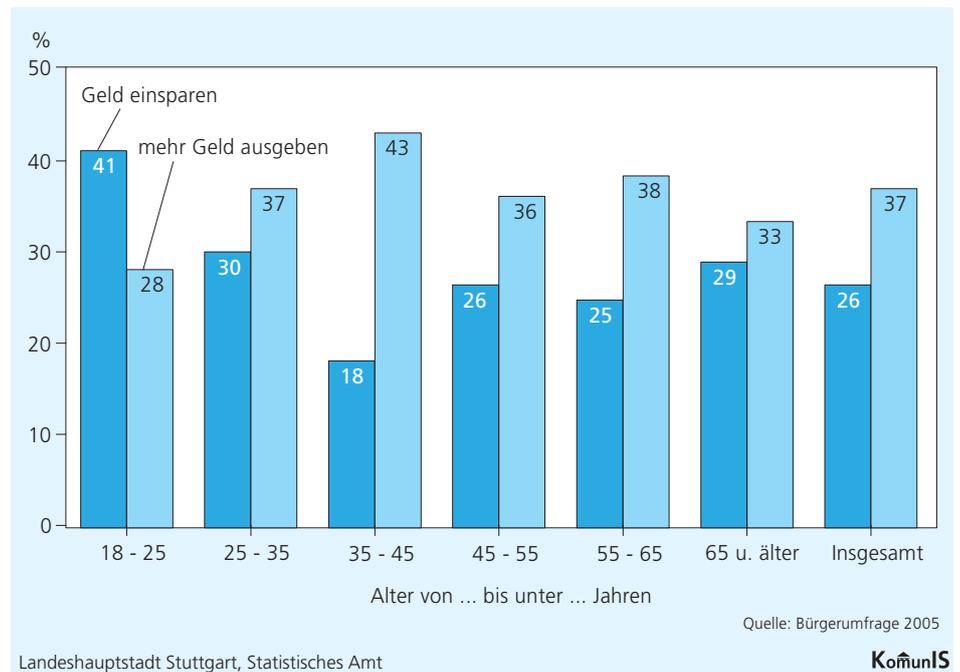
Weit kritischer als die bisher genannten Bereiche wird der Ausbau des Straßennetzes, das heißt, der Straßenneubau gesehen. Während 21 Prozent der Bürger höhere Ausgaben begrüßen würden, sind 36 Prozent gegenteiliger Meinung. Somit erreichen Einsparungen beim Straßenneubau den zweithöchsten Zustimmungswert aller 35 bei der Bürgerumfrage zur Auswahl stehenden Positionen.

*Führerscheinneulinge sehen beim Fahrradverkehr Einsparmöglichkeiten, ...*

Weiter differenziert zeigt sich beim Ausbau des Fahrradwegenetzes folgendes Bild: In der Altersklasse der Führerscheinneulinge sehen 41 Prozent Einsparmöglichkeiten bei diesem Thema. Dies übertrifft bei weitem die 28 Prozent der Befragten, die gerne höhere Ausgaben sehen würden (vgl. Abbildung 5). Gerade in dieser Altersgruppe scheint die Faszination des Autos (noch) besonders groß zu sein. Das Fahrrad bleibt somit ein Relikt aus der Jugendzeit. Schon bei den 25- bis 35-Jährigen kehrt sich dieses Bild jedoch um und der größere Teil der Befragten begrüßt zusätzliche Mittel für den Ausbau der Radwege. Speziell von der Gruppe der 35- bis 45-Jährigen werden Mehrausgaben gefordert. Den 43 Prozent Befürwortern in dieser Altersgruppe stehen nur 18 Prozent Skeptiker gegenüber, die Einsparungen fordern.

*... in allen anderen Altersklassen werden zusätzliche Mittel begrüßt*

**Abbildung 5:** Ausgabepriorität für den Ausbau des Fahrradwegenetzes nach Altersklassen in Stuttgart 2005



Mit zunehmendem Alter können sich die Befragten etwas weniger für zusätzliche Mittel zum Ausbau des Fahrradwegenetzes begeistern. Das Fahrrad als Verkehrsmittel der eigenen Wahl spielt im höheren Alter gewiss auch aufgrund sich verschlechternden körperlichen Voraussetzungen eine geringere Rolle. Dennoch überwiegen in allen Altersklassen - mit Ausnahme der 18- bis 25-Jährigen - die Befürworter von Mehrausgaben. Ausländische Mitbürger sprechen sich hingegen zu 33 Prozent für Einsparungen beim Radwegeausbau aus. Gleichzeitig halten nur 27 Prozent Mehrausgaben für gerechtfertigt.

## Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs

Die jederzeitige Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs ist in unserer mobilen Gesellschaft häufig nicht nur (beruflich) notwendig, sondern vielmehr ist das Auto ein Statussymbol, auf das ungern verzichtet wird. So sind viele bereit, für die individuelle Mobilität einen guten Teil ihres Einkommens auszugeben, auch wenn in einer Großstadt wie Stuttgart mit überdurchschnittlich gut ausgebautem öffentlichen Nahverkehrssystem alternative Angebote durchaus vorhanden sind.

*Knapp 60 % der Befragten verfügen uneingeschränkt über ein Kraftfahrzeug*

Insgesamt können 57 Prozent der Befragten uneingeschränkt über ein Kraftfahrzeug verfügen. Eingeschränkt ist dies für rund 21 Prozent der Bürger möglich. Knapp 22 Prozent der Befragten steht kein Kraftfahrzeug zur Verfügung. Autofahren und der „Besitz“ eines Autos scheint - laut Bürgerumfrage - für Männer im Vergleich zu Frauen noch immer wesentlich wichtiger zu sein. Dementsprechend können knapp 70 Prozent der Männer, aber nur etwas mehr als 46 Prozent der Frauen uneingeschränkt über ein Kraftfahrzeug verfügen (vgl. Tabelle 1).

*38 % der Single-Haushalte verfügen über kein eigenes Kraftfahrzeug*

Werden die Befragten differenziert nach Haushaltsgröße, so zeigt sich, dass gerade Single-Haushalte wesentlich häufiger (38 %) über kein eigenes Kraftfahrzeug verfügen. Dies ist im Wesentlichen begründet in der Struktur der Ein-Personen-Haushalte. Sowohl junge Erwachsene (18- bis 25-Jährige) als auch über 75-Jährige können sich oft aus finanziellen Gründen kein Fahrzeug leisten. Eine weitere Ursache ist das Fehlen eines Führerscheins gerade bei über 75-jährigen Frauen. Dazu kommt bei einigen Rentnern auch der Verzicht auf das Autofahren aus gesundheitlichen Gründen.

**Tabelle 1:** Persönliche Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs

	ja, uneingeschränkt	ja, eingeschränkt	nein
	%		
Alle Befragten	57	21	22
<b>Geschlecht</b>			
Männlich	69	16	15
Weiblich	46	26	28
<b>Haushaltsgröße</b>			
1 Person	57	5	38
2 Personen	59	23	18
3 Personen	57	27	16
4 Personen	54	35	11
5 und mehr Personen	43	34	23
<b>Altersklassen</b>			
18 bis unter 25 Jahre	29	39	32
25 bis unter 35 Jahre	55	22	22
35 bis unter 45 Jahre	59	23	18
45 bis unter 55 Jahre	64	21	15
55 bis unter 65 Jahre	60	22	18
65 bis unter 75 Jahre	63	16	21
75 Jahre und älter	45	10	45

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoMunIS

*90 % der Befragten, die in einem 4-Personen-Haushalt wohnen, können zumindest eingeschränkt ein Kraftfahrzeug nutzen*

Dagegen ist in mittelgroßen Haushalten (zwei bis vier Personen) mindestens ein Kraftfahrzeug Standard. Mit zunehmender Haushaltsgröße nimmt die Zahl der Befragten, die kein Fahrzeug nutzen können, immer mehr ab. So können rund 90 Prozent der Befragten, die in einem Vier-Personen-Haushalt leben, ein Fahrzeug nutzen.

Allerdings bedeutet dies - bei steigender Anzahl der Familienmitglieder - keine Steigerung der uneingeschränkten Verfügbarkeit, sondern mehrere Personen „teilen“ sich das Kraftfahrzeug. In großen Haushalten mit fünf und mehr Personen dagegen steigt der Anteil, der Befragten ohne verfügbares Kraftfahrzeug deutlich auf 23 Prozent an. Allerdings handelt es sich bei den befragten Mitgliedern von Großfamilien und Wohngemeinschaften um überdurchschnittlich viele jüngere und/oder weibliche Personen.

Bei einer Betrachtung nach Altersklassen wird erneut die bereits angesprochene Aufteilung sichtbar. Sowohl 18- bis 25-Jährige, die sich ein Auto häufig noch nicht leisten können, als auch über 75-Jährige haben wesentlich häufiger kein Kraftfahrzeug zur Verfügung. Allen anderen Altersklassen, in erster Linie den berufstätigen Befragten (25 - 65 Jahre) und den „jungen Senioren bis 75 Jahre“ steht häufig ein Fahrzeug uneingeschränkt (ca. 60 %) oder zumindest eingeschränkt (ca. 22 %) zur Verfügung.

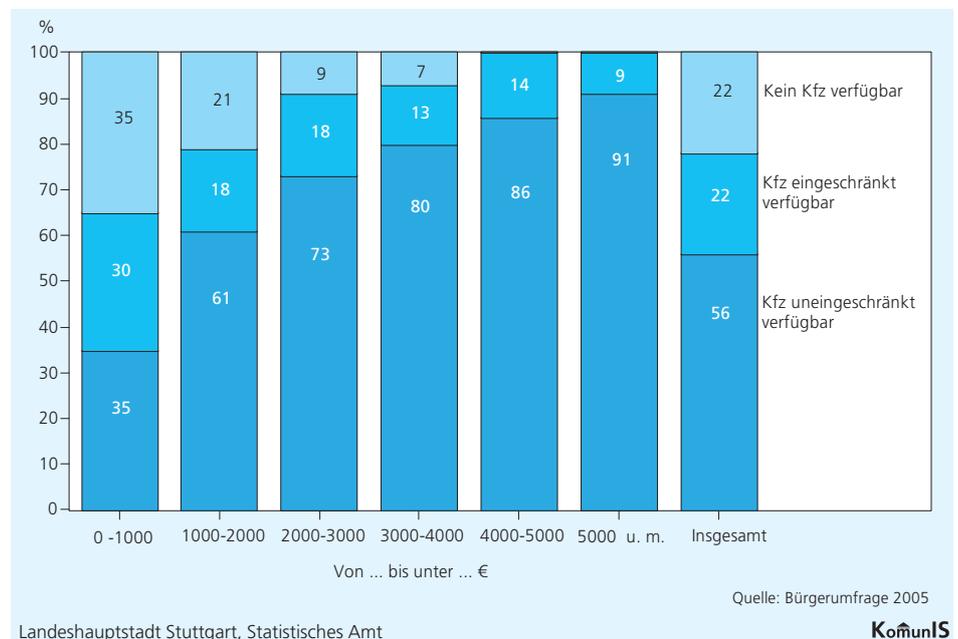
Mit zunehmendem Einkommen nimmt die Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs zu

Differenziert nach Einkommensgruppen zeigt sich ein direkter Zusammenhang bei der Nutzungsmöglichkeit eines Kraftfahrzeugs: Mit zunehmendem persönlichem Einkommen nimmt die Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs kontinuierlich zu. Ab einem persönlichen Monatseinkommen von 4000 € ist eine zumindest eingeschränkte Nutzungsmöglichkeit selbstverständlich. 86 Prozent bzw. 91 Prozent dieser Personengruppe können ihr Kraftfahrzeug uneingeschränkt nutzen. Personen, die über kein Kraftfahrzeug verfügen können, sind in diesen beiden Einkommensgruppen nicht vorhanden.

Unter umgekehrten Vorzeichen ist die Gruppe der Personen zu sehen, die monatlich über weniger als 1000 € verfügen können. Hier ist bei 35 Prozent der Befragten kein Kraftfahrzeug vorhanden.

20

Abbildung 6: Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs nach Einkommensgruppen in Stuttgart 2005



### Verkehrsmittelwahl

85 % der Bürger benutzen auf dem Weg zur Arbeit nur ein Verkehrsmittel

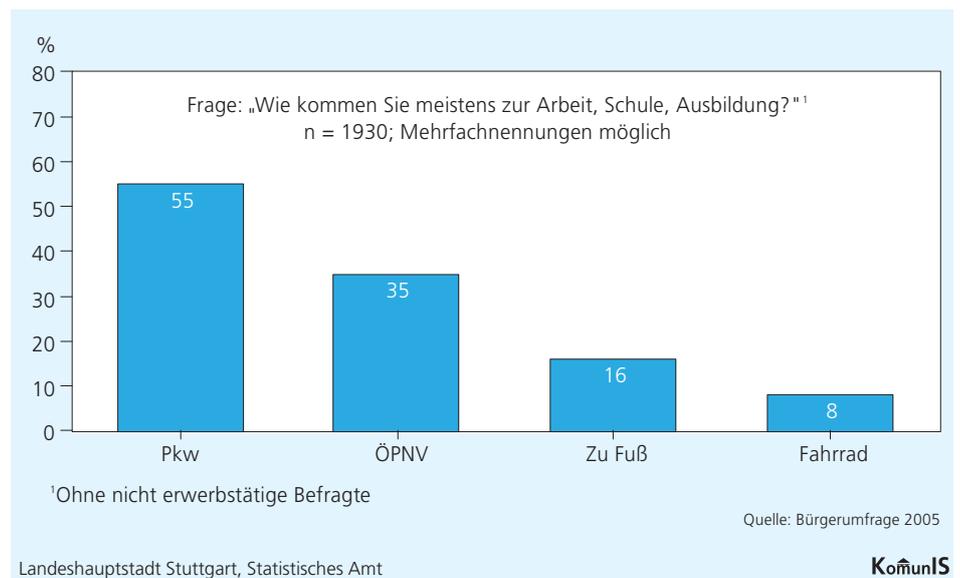
Bei der Verkehrsmittelwahl für berufliche Zwecke zeigt sich eine klare Struktur<sup>1</sup>. 55 Prozent der Befragten benutzen zumindest auf einer Teilstrecke den Pkw. Neben dem motorisierten Individualverkehr bildet der öffentliche Nahverkehr, der von 35 Prozent der Befragten genutzt wird, die zweite Säule beim Erreichen des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes oder der Schule. Weitere 16 Prozent gehen zu Fuß zum

Arbeitsplatz, lediglich acht Prozent benutzen ihr Fahrrad (vgl. Abbildung 7). Insgesamt 85 Prozent der Bürger benutzen für berufliche Zwecke nur ein Verkehrsmittel. Bei der Kombination verschiedener Verkehrsmittel (15 % der Befragten) fällt die Wahl zumeist auf den öffentlichen Nahverkehr, der entweder zu Fuß, mit dem Fahrrad oder per Pkw erreicht wird.

Weitaus vielfältiger und unschärfer wird das Bild, wenn die Verkehrsmittelwahl für Einkäufe und andere persönliche Erledigungen untersucht wird. Hierbei beschränken sich nur noch sechs von zehn Bürgern auf ein Verkehrsmittel. Weiter dominant bleibt das Auto mit 59 Prozent, gefolgt von rund 47 Prozent Befragten, die ihre Einkäufe zu Fuß erledigen. Der Anteil der ÖPNV-Nutzer sinkt im Vergleich zu beruflichen Fahrten auf 28 Prozent. Für Einkäufe und andere Besorgungen ist der öffentliche Nahverkehr nicht erste Wahl. Auch das Fahrrad spielt bei persönlichen Besorgungen - nicht zuletzt aufgrund der zu befördernden Einkäufe - mit rund zwölf Prozent im Vergleich zu den anderen Fortbewegungsmöglichkeiten eine geringe Rolle.

Noch vielfältiger werden die Fortbewegungsprofile der Befragten bei ihren Freizeitaktivitäten. Nur knapp über die Hälfte der Befragten legt sich hier eindeutig auf ein Verkehrsmittel fest. Dementsprechend steigt die Zahl der Mehrfachnennungen. Insgesamt benutzen 59 Prozent ihren Pkw, 34 Prozent den öffentlichen Nahverkehr, 36 Prozent gehen zu Fuß und 24 Prozent fahren mit dem Fahrrad.

Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl in Stuttgart 2005



Frauen nutzen häufiger öffentliche Verkehrsmittel

Wird die Verkehrsmittelwahl differenziert nach Geschlecht, so zeigen sich deutliche Unterschiede. Während Männer überwiegend auf ihr (uneingeschränkt verfügbares) Kraftfahrzeug zurückgreifen (54 %), nutzen nur 39 Prozent der Frauen dieses Verkehrsmittel. Dementsprechend sind Frauen häufiger zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Jüngere Befragte zwischen 18 und 25 Jahren nutzen aus beruflichen oder schulischen Gründen ebenfalls deutlich häufiger öffentliche Verkehrsmittel (43 %). Der Pkw spielt in dieser Altersgruppe mit rund 24 Prozent (noch) eine untergeordnete Rolle.

### Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

Jeder vierte Befragte ist Stammkunde des ÖPNV

Bei der Lösung von Verkehrsproblemen kommt der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel wie Bus und Bahn eine große Bedeutung zu. Daher wurde für öffentliche Nahverkehrsmittel die Nutzungshäufigkeit durch die Stuttgarterinnen und Stutt-

garter ermittelt. Berücksichtigt wurden dabei nur Personen, die mindestens einmal im Monat öffentliche Verkehrsmittel benutzen. Die Nutzungshäufigkeit wurde in drei Kategorien (1 - 5 mal; 6 -20 mal; mehr als 20 mal pro Monat) eingeteilt. Dabei zeigt sich, dass etwa die Hälfte der Befragten (51 %) öffentliche Verkehrsmittel gelegentlich nutzen. Die andere Hälfte teilt sich in nahezu gleiche Teile in „regelmäßige Nutzer“ (6 - 20 mal pro Monat) und in „Stammkunden“ (mehr als 20 mal im Monat) auf. Jeder vierte Befragte ist somit ein Stammkunde, für den die (werk-)tägliche Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel selbstverständlich ist.

*Befragte, die den ÖPNV selten nutzen, können häufig über ein Kraftfahrzeug verfügen, ...*

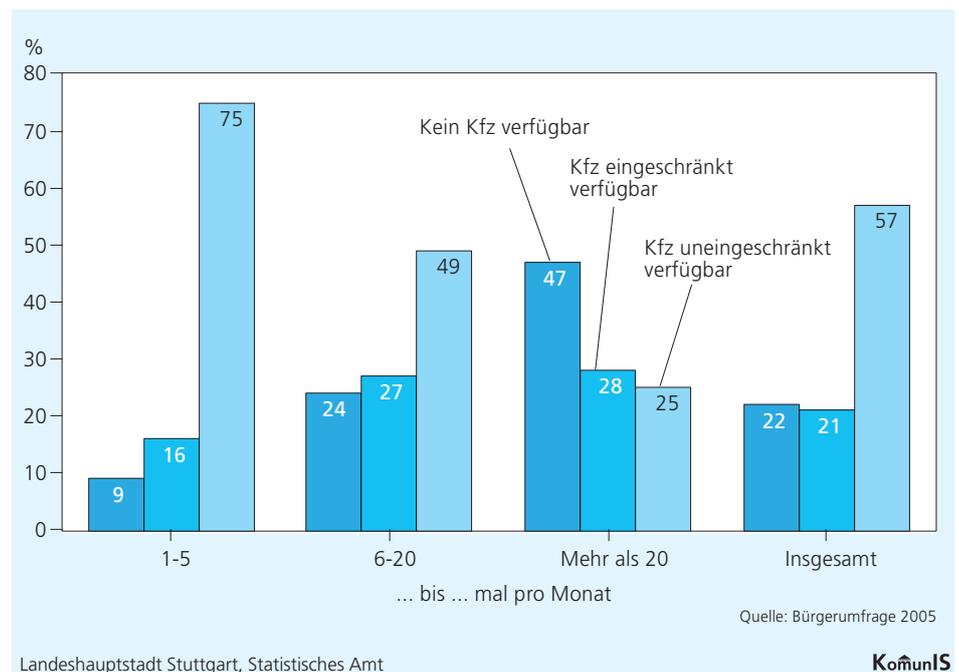
Um Entwicklungspotentiale bzw. mögliche neue Zielgruppen für den öffentlichen Nahverkehr zu erkennen, wurde der Zusammenhang zwischen der Nutzungshäufigkeit öffentlicher Verkehrsmittel und der Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeuges näher untersucht. Dabei wird ein direkter Zusammenhang deutlich. Denn drei Viertel der Befragten, die öffentliche Verkehrsmittel eher selten nutzen (1 - 5 mal pro Monat), können uneingeschränkt über ein Fahrzeug verfügen, weitere 16 Prozent teilen sich ein Fahrzeug. Lediglich neun Prozent dieser Personengruppe steht kein Fahrzeug zur Verfügung (vgl. Abbildung 8).

*... dagegen verfügen fast 50 % der Stammkunden des ÖPNV über kein eigenes Kraftfahrzeug*

Unter umgekehrten Vorzeichen sind die Stammkunden der öffentlichen Verkehrsmittel zu sehen, für die ein jederzeit verfügbares Kraftfahrzeug nicht entscheidend ist. Knapp die Hälfte dieser Personen (47 %) verfügt über kein eigenes Fahrzeug. Dies bestätigt ein ökonomisches Verhalten vieler Bürger. Das heißt, die Entscheidung für oder gegen den öffentlichen Nahverkehr wird schon mit dem Kauf eines Autos getroffen. Steht ein Fahrzeug zur Verfügung, so wird es im Zweifel dem ÖPNV vorgezogen. Dies liegt - neben der Bequemlichkeit - sicherlich auch an den bereits bezahlten Fixkosten wie Steuer und Versicherung. Für einzelne Fahrtstrecken wird deshalb bei der Verkehrsmittelwahl ausschließlich der Spritpreis als Vergleichsmaßstab zum öffentlichen Nahverkehr angesetzt.

Als zusätzliche Nutzungshemmnisse erweisen sich Begründungen wie der ÖPNV sei zu langsam oder für den gewünschten Fahrtweg stünde keine Verbindung zur Verfügung<sup>2</sup>. Somit sind trotz enorm gestiegener Energiepreise Nachfragesprünge im öffentlichen Nahverkehr nur durch deutlich verbesserte Angebote zu erwarten.

**Abbildung 8:** Nutzungshäufigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel nach Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs in Stuttgart 2005



*Junge Erwachsene fahren deutlich häufiger Bus und Bahn*

Bei der Nutzungshäufigkeit öffentlicher Verkehrsmittel wird das Bild der allgemeineren Frage zur Verkehrsmittelwahl bestätigt. Männer gehören deutlich häufiger zu den Gelegenheitsnutzern öffentlicher Verkehrsmittel. Nur 23 Prozent nutzen werktäglich Bus und/oder Bahn. Demgegenüber sind 28 Prozent der Frauen Stammkunden der öffentlichen Verkehrsmittel. Auch bezogen auf die Altersstruktur wird die These der Bus und Bahn fahrenden jungen Erwachsenen bis 25 Jahre bestätigt. Mehr als die Hälfte (53 %) dieser Altersklasse nutzen öffentliche Verkehrsmittel über 20 mal im Monat (vgl. Tabelle 2).

**Tabelle 2:** Nutzungshäufigkeit öffentlicher Verkehrsmittel

	1-5 mal	6-20 mal	mehr als 20 mal
	pro Monat		
	%		
Alle Befragten	51	24	25
<b>Geschlecht</b>			
Männlich	55	22	23
Weiblich	47	25	28
<b>Altersklassen</b>			
18 bis unter 25 Jahre	23	24	53
25 bis unter 35 Jahre	46	19	35
35 bis unter 45 Jahre	53	21	26
45 bis unter 55 Jahre	55	19	26
55 bis unter 65 Jahre	57	24	19
65 bis unter 75 Jahre	54	31	15
75 Jahre und älter	52	30	18

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt **KoMunIS**

## Verkehrsmittel Fahrrad

Rund 60 Prozent der Befragten besitzen ein fahrbereites Fahrrad. Diese Bürger lassen sich nochmals in zwei Untergruppen unterteilen. Den „tatsächlichen“ Radfahrern (56 %) stehen einige Personen gegenüber, die ihr funktionierendes Rad offenbar nicht nutzen (4 %). Somit stehen den Radfahrern insgesamt 44 Prozent Nicht-Radfahrer gegenüber. Im Folgenden wird zur Vereinfachung zwischen Radfahrern und Nicht-Radfahrern unterschieden.

*Aktive Radfahrer beurteilen Situation für Radfahrer noch kritischer*

Diese Unterscheidung ist insofern interessant, da sich auch Befragte zur Situation für Radfahrer äußern, die überhaupt nicht Rad fahren. Auffällig erscheint, dass der ohnehin schon geringe Durchschnittswert aller Befragten von 47 Punkten auf der Kommunalbarometerskala bei der Einschätzung zur Situation für Fahrradfahrer (s.o.) von den Radfahrern mit einem Wert von 45 Punkten nochmals unterboten wird. Dagegen bewerten Befragte, die nicht Rad fahren, die Situation mit 51 Punkten sogar leicht positiv. Die aktiven Radfahrer als tatsächlich Betroffene sind demnach noch etwas unzufriedener als der Wert für alle Befragten zunächst vermuten ließ.

Doch wer ist der typische Radfahrer? Er lässt sich im Extrem auf folgende Eigenschaften reduzieren: männlich, 35 bis unter 45 Jahre alt, verheiratet, lebt in einem Mehrpersonenhaushalt mit unter 18-Jährigen in den äußeren Stadtbezirken und besitzt die deutsche Staatsbürgerschaft (vgl. Tabelle 3).

Entscheidender als der Besitz eines fahrbereiten Fahrrads ist letztlich die Nutzungshäufigkeit. Sie lässt Rückschlüsse zu, wie viele Personen regelmäßige Radfahrer sind und für welche Zwecke das Fahrrad als Verkehrs- und Transportmittel überwiegend eingesetzt wird. Dabei wurden drei Hauptmotive unterschieden. Neben der Nutzung aus beruflichen Gründen (Arbeit, Schule, Ausbildung) wurde der private Bereich differenziert in Einkaufen und persönliche Erledigungen sowie den eigentlichen Freizeitbereich.

**Tabelle 3:** Demographische Angaben zu Radfahrern

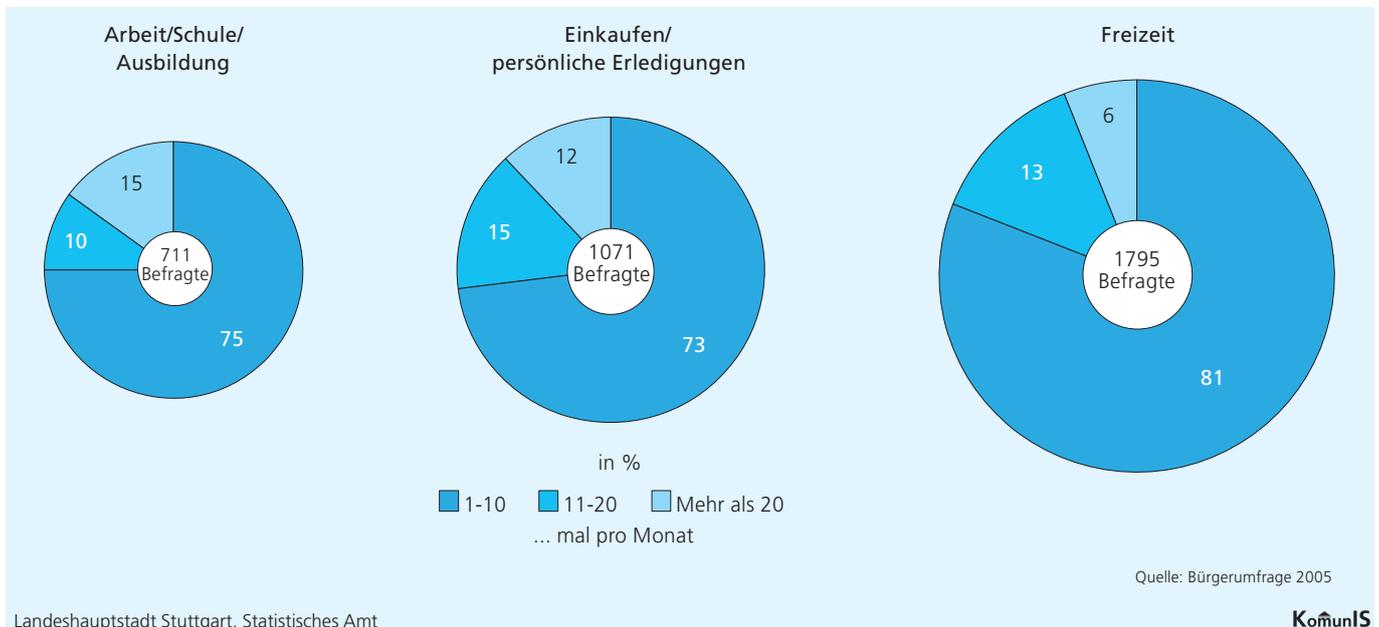
	Radfahrer	Nicht-Radfahrer
	%	
Alle Befragten	56	44
<b>Geschlecht</b>		
Männlich	65	35
Weiblich	49	51
<b>Altersklassen</b>		
18 bis unter 25 Jahre	61	40
25 bis unter 35 Jahre	62	38
35 bis unter 45 Jahre	70	30
45 bis unter 55 Jahre	64	36
55 bis unter 65 Jahre	57	43
65 bis unter 75 Jahre	45	55
75 Jahre und älter	15	85
<b>Staatsangehörigkeit</b>		
Deutsch	58	42
Nicht deutsch	46	54
<b>Haushaltsgröße</b>		
1-Personen-Haushalt	45	55
Mehrpersonenhaushalt mit unter 18-Jährigen	72	28
Mehrpersonenhaushalt ohne unter 18-Jährige	55	45
<b>Wohngegend</b>		
Inneres Stadtgebiet	48	52
Äußeres Stadtgebiet	60	40

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KömunIS

24

Zwischen den drei Kategorien ergeben sich bei einer prozentualen Betrachtung kaum Unterschiede. Jeweils rund drei Viertel der Radfahrer nutzen ihr Rad gelegentlich (1 - 10 mal pro Monat). Zwischen zehn und 15 Prozent fahren regelmäßig Rad (11 - 20 mal im Monat) und sechs bis 15 Prozent mehr als 20 mal pro Monat (vgl. Abbildung 9).

**Abbildung 9:** Nutzungshäufigkeit des Fahrrads nach Verwendungszweck



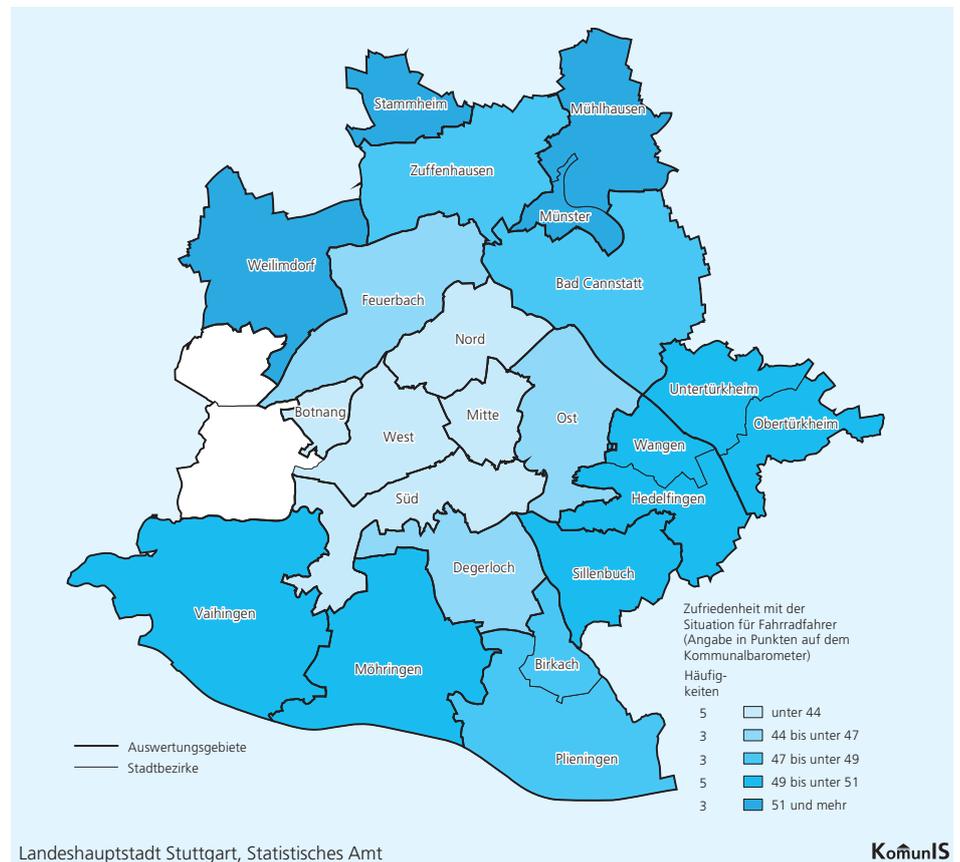
Die meisten Radfahrer nutzen ihr Fahrrad in der Freizeit

Werden die absoluten Zahlen miteinander verglichen, so wird erkennbar, dass nur etwas mehr als 700 Befragte von den insgesamt rund 1900 Radfahrern das Fahrrad für die Fahrt zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz sowie in die Schule verwenden. Zum Einkaufen und für andere persönliche Erledigungen nutzen rund 1070 der Befragten ihr Fahrrad. Die meisten Befragten verwenden das Fahrrad jedoch für Freizeitaktivitäten. Knapp 1800 der 1900 Radfahrer fahren zumindest ein Mal im Monat in ihrer Freizeit Rad.

Innenstadtbewohner sind unzufriedener mit der Situation für Radfahrer

In welchen Stadtbezirken sind die Bürger mehr und in welchen weniger mit der Situation für Radfahrer zufrieden? Ein Blick auf die Stadtbezirke<sup>3</sup> in Karte 1 verdeutlicht die Problembereiche. So ist die Zufriedenheit mit der Situation für Fahrradfahrer sehr unterschiedlich je nach Wohngegend der Befragten. Grob lässt sich Stuttgart in die Bereiche Innenstadt und äußere Stadtbezirke einteilen. Die Innenstadtbewohner sind weit weniger zufrieden mit der Situation für Radfahrer als Bürger, die in den äußeren Stadtbezirken wohnen. Dabei reicht die Spannweite der Kommunalbarometerwerte von 40 Punkten im Stadtbezirk Nord bis hin zu einem leicht positiven Wert von 54 Punkten in Stammheim (vgl. Karte 1).

Karte 1: Zufriedenheit mit der Situation für Fahrradfahrer



### Zusammenfassung

Unzufriedenheit der Befragten mit Themen des Individualverkehrs

Die Situation des Individualverkehrs in Stuttgart wird nach wie vor kritisch gesehen. Dies äußert sich sowohl in vorderen Plätzen für „zu viel Straßenverkehr“ und die Parkplatzsituation bei den größten Problemen als auch in der unterdurchschnittlichen Zufriedenheit mit Themen aus Lebensbereichen, die sich auf den Individualverkehr beziehen. Dennoch fordern die Bürger beim städtischen Haushalt nicht pauschal Mehrausgaben für alle Bereiche des Verkehrs zur Lösung der Probleme. Vielmehr würden 45 Prozent der Befragten mehr Geld in den Erhalt der städtischen Straßen, 37 Prozent für den Ausbau des Fahrradwegenetzes sowie 26 Prozent für die weitere Förderung öffentlicher Verkehrsmittel investieren. Demgegenüber sind aus Bürgersicht Einsparungen beim Ausbau des Straßennetzes möglich.

Die uneingeschränkte Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs spielt in einer vom Automobil geprägten Stadt wie Stuttgart nach wie vor eine große Rolle. Gleichwohl können nur knapp 60 Prozent der Befragten ein Kfz uneingeschränkt nutzen, während etwa jeder fünfte Befragte zumindest eingeschränkt auf ein Fahrzeug zurückgreifen kann. Ein weiteres Fünftel der Bürger hat keine Möglichkeit ein Kraftfahrzeug zu nutzen, wobei gerade Frauen deutlich seltener über ein Fahrzeug verfügen. Die fehlende Verfügbarkeit eines Fahrzeugs zeigt sich auch bei der Verkehrsmittelwahl. Hier gibt es deutliche Unterschiede zwischen Männern und Frauen. Während Männer eher ein Kraftfahrzeug nutzen, ist das Mobilitätsverhalten von Frauen umweltfreundlicher. Sie erreichen den Arbeitsplatz oder ihr privates Ziel wesentlich häufiger zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

#### Öffentlicher Nahverkehr und Fahrrad als mögliche Alternativen

Neben den öffentlichen Verkehrsmitteln kann auch der Radverkehr zur Lösung der Verkehrsprobleme beitragen. Um die Ziele der Landesregierung bzw. des 10-Punkte-Plans des Oberbürgermeisters im Bereich Radverkehr zu erreichen, werden allerdings noch einige Anstrengungen notwendig sein. Bislang ist Stuttgart keine Radfahrstadt. Dies zeigt neben den Ergebnissen der Bürgerumfrage 2005 auch das unterdurchschnittliche Abschneiden im bundesweiten ADFC-Fahrradklimatetest 2005. Stuttgart liegt hier bei den Großstädten über 200 000 Einwohner mit einer Durchschnittsnote von 4,2 auf dem 25. Rang von insgesamt 28 Städten.

Der Ausbau des Stuttgarter Radwegenetzes und andere Investitionen dürfte auf ein Nachfragepotential stoßen, da einerseits viele Befragte nur gelegentlich Rad fahren und andererseits gerade in den Bereichen Arbeit und Einkaufen eine Radnutzung noch nicht in dem Maße gegeben ist wie für Freizeitaktivitäten. Die Schwerpunkte der Förderung könnten in den Innenstadtgebieten liegen, wo bislang vergleichsweise wenig Radfahrer wahrgenommen werden und andererseits die größte Unzufriedenheit herrscht.

Nachdem im Rahmen der Bürgerumfrage nur Personen über 18 Jahre befragt wurden, fand im November 2005 ergänzend - in einer bundesweit einmaligen Aktion - eine Befragung der Schüler von allgemeinbildenden, öffentlichen und privaten Schulen in Stuttgart speziell zur Radnutzung statt.

- 1 Mehr als 100 Prozent möglich, da bei einer Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln auf einzelnen Teilstrecken Mehrfachnennungen möglich waren.
- 2 vgl. Studie „Mobilität in Deutschland 2002“.
- 3 Einzelne Stadtbezirke wurden aufgrund zu geringer Fallzahlen zusammengefasst.

#### Literaturverzeichnis:

- Beutel, Harald: Auf zur Fahrrad-Stadt, in: Amtsblatt, Artikel aus dem Amtsblatt Nr. 42 der Landeshauptstadt Stuttgart vom 16. Oktober 2004.
- Biekert, Franz: Der Verkehr in Stuttgart - Ergebnisse aus der Bürgerumfrage 1999, in: Statistik und Informationsmanagement, Themenheft 3/2000, S. 35-42.
- Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH & Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW): Mobilität in Deutschland 2002 - Ergebnisbericht.
- Verband Region Stuttgart: S-Bahn Stuttgart Zahlen, Daten, Fakten.